

02015431812000008



20665

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1543**

18 Δεκεμβρίου 2000

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. ΥΠΑ/Δ3/Α/53300/9121 (1)

Άδεια Ίδρυσης και λειτουργίας ελικοδρομίου στους Φούρνους Ικαρίας.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντες υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Τις διατάξεις του κυρωτικού της Συνθήκης του Σικάγου Νόμου 211/1947 άρθρο 28.

β) Του Ν.Δ. 714/70 αρ. 11 εδάφ. στ΄ (Α238) «Περί ιδρύσεως ΔΕΜ και οργανώσεως ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 1340/83 αρ.2 (Α΄ 35).

γ) Του Π.Δ. 56/89 αρ. 7 (Α28) «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

δ) Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 8168-OPS 611, Vol II του ICAO.

ε) Την Υπουργική Απόφαση της Δ13/31915/1314/ 20.7.1998 Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σικάγου «Κανόνες Αέρος (Rules of the Air)» που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 861/Β/12.8.1998.

στ) Τα περιλαμβανόμενα στο ANNEX 14-Vol II «Heliports» second edition-July 1995 του ICAO.

ζ) Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 9261-AN/903 HELIPORT MANUAL Third edition- 1995 του ICAO.

η) Του Ν. 1815/88 (Α250) «περί Κύρωσης του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

θ) Του άρθρου 29^{A} του Ν. 1558/85 (Α 137) «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα» όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α΄ 154) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2^{α} του άρθρου 1 του Νο 2469/1997 (Α 138).

2. Την υπ' αρ. πρωτ. 560/12.3.1998 Απόφαση της Δ/νσης Δασών Σάμου με την οποία παραχωρείται κατά χρήση δημόσια δασική έκταση του Δήμου Φούρνων Ικαρίας προς την Δνση Τεχν. Υπηρεσιών Της Ν.Α. Σάμου για τη δημιουργία και λειτουργία ελικοδρομίου.

3. Την απόφαση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Σάμου/Δνσης Τεχν. Υπηρεσιών Τμήμα Πολ/μιας και Περιβάλλοντος/Τομέας Περιβάλλοντος/Τ.Υ./707/Φ.ΜΠΕ/ 3.3.1998, έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων του Ελικοδρομίου Φούρνων.

4. Το υπ' Αρ. Πρωτ.: Τ.Υ.4962/17.9.1998 έγγραφο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Σάμου με το οποίο δηλώθηκε η ολοκλήρωση του έργου και ζητείται η έκδοση άδειας λειτουργίας.

5. Την από 2.10.1998 έκθεση τελικού ελέγχου ελικοδρομίου Νήσου Φούρνων Ικαρίας, από τον υπάλληλο της Διεύθυνσης Αερολιμένων, Δραχαλίβα Αθανάσιου κλάδου ΠΕΙ με Β΄ βαθμό.

6. Τον από αέρα έλεγχο των οπτικών βοηθημάτων του ελικοδρομίου (ΥΠΑ/ΜΠΜ/ 782/12.7.2000) και του υπ' αρ. πρωτ. ΤΥ 3831/17.8.2000 έγγραφο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Σάμου με το οποίο δηλώθηκε η πλήρη λειτουργία του συστήματος τηλεχειρισμού από αέρα.

7. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Την Ίδρυση και Λειτουργία Δημοτικού ελικοδρομίου στους Φούρνους Ικαρίας ευρισκόμενο στη νοτιοδυτική πλευρά του νησιού και νότια του Δήμου Φούρνων στη θέση «Κατηφορίδα», το οποίο είναι κατάλληλο για χρήση από ελικόπτερα μεγίστου ολικού μήκους έως 18 μ. για πτήσεις εξ' όψεως ημέρα και νύκτα, με τα κατωτέρω βασικά στοιχεία ελικοδρομίου:

Ι. Φυσικά χαρακτηριστικά.

α) Περιοχή προσγείωσης-απογείωσης τετράγωνο πλευράς 27 μ., από σκυρόδεμα.

β) Ζώνη ασφαλείας πλάτους 4,5 μ., από σκυρόδεμα.

γ) Επίπεδα προσέγγισης κλίσης 8% σε αζιμούθιο 190° και 340° από το κέντρο του ελικοδρομίου ελεύθερα εμποδίων και σε απόσταση 1500 μ. από το κέντρο του ελικοδρομίου.

δ) Υψόμετρο ελικοδρομίου: 141,60 μ. ή 464,5 πόδια από Μ.Σ.Θ.

ε) Συντεταγμένες κέντρου ελικοδρομίου : 37° 34΄ 17΄΄ Β και 26° 28΄ 56΄΄ Α.

ΙΙ.- Οπτικά Βοηθήματα.

α) Σήμανση ελικοδρομίου με το γράμμα (Η) λευκού χρώματος.

β) Περιμετρική σήμανση δαπέδου με λευκή γραμμή 0,30 μ.

γ) Περιμετρικός φωτισμός με 8 φωτιστικά σώματα σε κάθε πλευρά του τετραγώνου.

δ) Τέσσερις (4) δίδυμοι προβολείς διαχύσεως (floodlights) στις γωνίες του τετραγώνου με ενσωματωμένο φανό δαπέδου.

ε) Φωτιζόμενο ανεμούριο με τέσσερις (4) λαμπτήρες, πλευρικά των προσεγγίσεων και δίδυμο φανό εμποδίων.

στ) Οπτικό βοήθημα ίχνους και κλίσεως καθόδου (Heliport Approach Path Indicator-HAPI) εγκατεστημένου στη νότια πλευρά του ελικοδρομίου εκτός προσεγγίσεων. Τα δεδομένα λειτουργίας του οπτικού βοηθήματος HAPI καθώς και του από αέρος τηλεχειρισμού θα δοθούν σε επιχειρησιακή χρήση με νεότερη αεροναυτική αγγελία.

IV. Πυρασφάλεια.

Η πυρασφάλεια του ελικοδρομίου αντιστοιχεί στην κατά ICAO κατηγορία πυρασφάλειας Η2 και περιλαμβάνει:

- Τριπλό Αντλητικό Πυροσβεστικό Συγκρότημα.
- Δίκτυο πυροσβεστικών φρεατίων.
- Τροχήλατο συγκρότημα παραγωγής υγραφρού.
- Παροχή ύδατος συνδεδεμένη με δεξαμενή χωρητικότητας 2m^3 νερού.
- Τροχήλατο πυροσβεστήρα ξηράς κόνεως 50 kg.

2. Το ελικοδρόμιο θα χρησιμοποιείται κατόπιν αδείας του Δήμου Φούρνων Ικαρίας, ο οποίος θα ενεργοποιεί τις εγκαταστάσεις το (με παροχή ηλεκτρικού ρεύματος) μισή ώρα, πριν την αναμενόμενη άφιξη ελικοπτέρου και θα απενεργοποιεί αυτές μισή ώρα μετά την αναχώρηση αυτού.

3. Το ελικοδρόμιο ανήκει στην κυριότητα και χρήση του Δήμου Φούρνων Ικαρίας ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την συντήρηση, λειτουργία και πυροσβεστική κάλυψή του με εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους του. Ο Δήμος Φούρνων Ικαρίας θα ενημερώνει την ΥΠΑ για κάθε μεταβολή που ο ίδιος διαπιστώνει προκειμένου η ΥΠΑ να προβεί σε ενέργειες αρμοδιότητάς της.

4. Οι πτήσεις προς και από το ελικοδρόμιο θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με:

- τις ισχύουσες διατάξεις των οικείων Νόμων, Διαταγμάτων, Κανονιστικών Αποφάσεων και Κανονισμών, διαδικασιών και οδηγιών της ΥΠΑ και τις ευθύνες των χειριστών των ελικοπτέρων που απορρέουν από αυτές.
- τις επιδόσεις και τους περιορισμούς του ελικοπτέρου ως προς τον τύπο και τα βάρη προσγείωσης - απογείωσης.
- τις εκάστοτε καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή.

5. Παράβαση των όρων και περιορισμών των από τις οικείες διατάξεις καθοριζομένων θεμάτων Αερολιμενικού, Τελωνειακού και Δασμολογικού ελέγχου. Δημόσιας Ασφάλειας, Εθνικής Άμυνας και Εναέριας Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε μη σύννομη χρησιμοποίηση του ελικοδρομίου, βαρύνει απευθείας τον ιδιοκτήτη ή τον χειριστή του ελικοπτέρου κατά περίπτωση.

6. Ειδικά μνημονεύεται η κατά νόμο απαγόρευση της απευθείας από και προς το εξωτερικό μετάβασης των ελικοπτέρων χωρίς προηγούμενη στάθμευση σε Διεθνή Αερολιμένα ή Αερολιμένα χαρακτηρισμένο ως Νομοθετημένο σημείο εισόδου-εξόδου.

7. Ο εν γένει έλεγχος επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου ανήκει στην αρμοδιότητα της ΥΠΑ η οποία θα ενημερώνει τους αεροναυτιλόμενους (έκδοση ΝΟΤΑΜ) για κάθε μεταβολή της επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου σε σχέση με τα αναφερόμενα στην παρούσα.

8. Οι πάσης φύσεως δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας του, βαρύνουν το Δήμο Φούρνων Ικαρίας.

9. Θέματα αναγόμενα στην εν γένει ασφάλεια των πτήσεων, στον περαιτέρω εξοπλισμό του ελικοδρομίου, στις εγκαταστάσεις του κλπ. ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από σχετική εισήγηση της ΥΠΑ. Τροποποίηση στα φυσικά χαρακτηριστικά, στα οπτικά βοηθήματα και στον πάσης φύσεως εξοπλισμό θα πραγματοποιείται μετά από σύμφωνη γνώμη τηςΥΠΑ.

10. Η απόφαση αυτή ανακαλείται ελεύθερα χωρίς καμία επιβάρυνση του Δημοσίου.

11. Σε περίπτωση ανάκλησης ή διακοπής της λειτουργίας του, ο Δήμος Φούρνων Ικαρίας δεν μπορεί να μεταβάλει τη χρήση του χώρου χωρίς προηγούμενη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

12. Η παρούσα αντικαθιστά τις εκδοθείσες με τα ΦΕΚ 750/5.10.1989 και ΦΕΚ 376/20.6.1990 αποφάσεις ίδρυσης και λειτουργίας Κοινοτικού Ελικοδρομίου Φούρνων Ικαρίας».

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 29 Νοεμβρίου 2000

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

□

Αριθ. ΥΠΑ/Δ3/Α/53293/9114 (2)

Άδεια Ίδρυσης και λειτουργίας ελικοδρομίου στη Χάλκη.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντες υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Τις διατάξεις του κυρωτικού της Συνθήκης του Σικάγου Νόμου 211/1947 άρθρο 28.

β) Του Ν.Δ. 714/70 αρ.11 εδάφ. στ΄ (Α΄ 238) «Περί ιδρύσεως ΔΕΜ και οργανώσεως ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 1340/83 αρ. 2 (Α΄ 3 5).

γ) Του Π.Δ. 56/89 αρ. 7 (Α΄ 28) «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

δ) Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 8168-OPS 611, Vol II του ICAO.

ε) Την Υπουργική Απόφαση της Δ13/31915/1314/ 20.7.1998 Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σικάγου «Κανόνες Αέρος (Rules of the Air)» που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 861/Β/12.8.1998.

στ) Τα περιλαμβανόμενα στο ANNEX 14-Vol II «Heliports» second edition-July 1995 του ICAO.

ζ) Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 9261-AN/903 HELIPORT MANUAL Third edition- 1995 του ICAO.

η) Του Ν. 1815/88 (Α250) «περί Κύρωσης του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

θ) Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 (Α΄137) «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα» όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α 154) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Νο 2469/97 (Α΄ 138).

2. Την υπ' αριθ. 117/1992 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χάλκης με την οποία παραχωρείται η απαιτούμενη Δημοτική έκταση στη θέση «ΚΡΟΤΗΡΙ» στους Μύλους του νησιού στην ΥΠΑ για την κατασκευή ελικοδρομίου.

3. Το έγγραφο της ΥΠΑ με στοιχεία ΥΠΑ/Δ3/Α/ 45979/ 5268/30.11.1992 με το οποίο δόθηκε η καταλληλότητα χώρου για την κατασκευή ελικοδρομίου καθώς και το έγγραφο με στοιχεία ΥΠΑ/Δ3/Α/209/312/ 15.1.1997 με το οποίο επισημαίνονται τα αποτελέσματα σχετικής επιθεώρησης και υποδεικνύονται λύσεις.

4. Την απόφαση της Νομαρχίας Δωδεκανήσου/Δνση Υποδομών & Τεχνικών Έργων/Τμήμα Πολεοδομίας Ρόδου/Γραφείο Περιβάλλοντος/7793/8.3.1993, «περί έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του Δημοτικού Ελικοδρομίου Χάλκης».

5. Το με στοιχεία ΥΠΑ/Δ3/Α/23736/3939/23.5.2000 έγγραφο της ΥΠΑ με το οποίο αξιολογούνται τα αποτελέσματα της επιθεώρησης του ελικοδρομίου.

6. Το έγγραφο της Νομαρχίας Δωδεκανήσου με αρ. πρωτ Τ.Υ. 2708,4766/9.10.2000 με το οποίο αποκαταστάθηκαν οι ελλείψεις του ελικοδρομίου Τήλου.

7. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Την Ίδρυση και Λειτουργία Δημοτικού ελικοδρομίου στη Χάλκη στη θέση «Μύλοι», σε απόσταση ενός (1) χιλιομέτρου νότια του Δήμου Χάλκης, το οποίο είναι κατάλληλο για χρήση από ελικόπτερα μεγίστου ολικού μήκους έως 30 μ. για πτήσεις εξ' όψεως ημέρα και νύκτα, με τα κατωτέρω βασικά στοιχεία ελικοδρομίου:

Ι. Φυσικά χαρακτηριστικά.

α) Περιοχή προσγείωσης-απογείωσης τετράγωνο πλευράς 45 μ., από σκυρόδεμα.

β) Ζώνη ασφαλείας πλάτους 7,5 μ., από σκυρόδεμα.

γ) Επίπεδα προσέγγισης κλίσης 8% σε αζιμούθιο 030° και 180° από το κέντρο του ελικοδρομίου ελεύθερα εμποδίων και σε απόσταση 1.500 μ. από το κέντρο του ελικοδρομίου.

δ) Υψόμετρο ελικοδρομίου: 85 μ. ή 280 πόδια από Μ.Σ.Θ.

ε) Συντεταγμένες κέντρου ελικοδρομίου : 36° 13΄ 09΄΄ Β και 27° 36΄ 38΄΄ Α.

ΙΙ.- Οπτικά Βοηθήματα.

α) Σήμανση ελικοδρομίου με το γράμμα (Η) λευκού χρώματος.

β) Περιμετρική σήμανση δαπέδου με λευκή γραμμή 0,30 μ.

γ) Περιμετρικός φωτισμός με 8 φωτιστικά σώματα σε κάθε πλευρά του τετραγώνου.

δ) Τέσσερις (4) προβολείς διαχύσεως (floodlights) στις γωνίες του τετραγώνου με ενσωματωμένο φανό δαπέδου.

ε) Φωτιζόμενο ανεμούριο πλευρικά των προσεγγίσεων με τέσσερις (4) λαμπτήρες και δίδυμο φανό εμποδίων.

στ) Οπτικό βοήθημα ίχνους και κλίσεως καθόδου (Heliport Approach Path Indicator-HAPI) εγκατεστημένου στη δυτική πλευρά του ελικοδρομίου εκτός προσεγγίσεων. Τα δεδομένα λειτουργίας του οπτικού βοηθήματος HAPI θα δοθούν σε επιχειρησιακή χρήση με νεότερη αεροναυτική αγγελία.

ΙΙΙ. Λοιπός εξοπλισμός.

α) Τηλεχειρισμός αφής και σβέσης του περιμετρικού φωτισμού, του ανεμουρίου και του HAPI.

β Η ενεργοποίηση απ' αέρος της συχνότητας στα 5 ΝΜ/4000 ft.

γ) Μικρός οικίσκος αναμονής.

δ) Περίφραξη του χώρου και των εγκατάστεων.

IV. Πυρασφάλεια.

Η πυρασφάλεια του ελικοδρομίου αντιστοιχεί στην κατά ICAO κατηγορία πυρασφάλειας Η2 και περιλαμβάνει:

- Τριπλό Αντλητικό Πυροσβεστικό Συγκρότημα.
- Δίκτυο πυροσβεστικών φρεατίων.
- Τροχήλατο συγκρότημα παραγωγής υγραφρού.
- Παροχή ύδατος συνδεδεμένη με δεξαμενή χωρητικότητας 2m³ νερού.
- Τροχήλατο πυροσβεστήρα ξηράς κόνεως 50 kg.

2. Το ελικοδρόμιο ανήκει στην κυριότητα και χρήση του Δήμου Χάλκης, οποίος θα είναι υπεύθυνος για την συντήρηση, λειτουργία και πυροσβεστική κάλυψή του με εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους του. Ο Δήμος Χάλκης θα ενημερώνει την ΥΠΑ για κάθε μεταβολή που ο ίδιος διαπιστώνει προκειμένου η ΥΠΑ να προβεί σε ενέργειες αρμοδιότητάς της.

3. Το ελικοδρόμιο θα χρησιμοποιείται κατόπιν αδείας του ιδιοκτήτου, ο οποίος θα ενεργοποιεί τις εγκαταστάσεις του (με παροχή ηλεκτρικού ρεύματος) μισή ώρα πριν την αναμενόμενη άφιξη ελικοπτέρου και θα ανενεργοποιεί αυτές μισή ώρα μετά την αναχώρηση αυτού.

4. Οι πτήσεις προς και από το ελικοδρόμιο θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με:

- τις ισχύουσες διατάξεις των οικείων Νόμων, Διαταγμάτων, Κανονιστικών Αποφάσεων και Κανονισμών, διαδικασιών και οδηγιών της ΥΠΑ και τις ευθύνες των χειριστών των ελικοπτέρων που απορρέουν από αυτές.
- τις επιδόσεις και τους περιορισμούς του ελικοπτέρου ως προς τον τύπο και τα βάρη προσγείωσης - απογείωσης.
- τις εκάστοτε καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή.

5. Παράβαση των όρων και περιορισμών των από τις οικείς διατάξεις καθοριζομένων θεμάτων Αερολιμενικού, Τελωνειακού και Δασμολογικού ελέγχου, Δημόσιας Ασφάλειας, Εθνικής Άμυνας και Εναέριας Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε μη σύννομη χρησιμοποίηση του ελικοδρομίου, βαρύνει απευθείας τον ιδιοκτήτη ή τον χειριστή του ελικοπτέρου κατά περίπτωση.

6. Ειδικά μνημονεύεται η κατά νόμο απαγόρευση της απευθείας από και προς το εξωτερικό μετάβασης των ελικοπτέρων χωρίς προηγούμενη στάθμευση σε Διεθνή Αερολιμένα ή Αερολιμένα χαρακτηρισμένο ως Νομοθετημένο σημείο εισόδου - εξόδου.

7. Ο εν γένει έλεγχος επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου ανήκει στην αρμοδιότητα της ΥΠΑ η οποία θα ενημερώνει τους αεροναυτιλόμενους (έκδοση ΝΟΤΑΜ) για κάθε μεταβολή της επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου σε σχέση με τα αναφερόμενα στην παρούσα.

8. Οι πάσης φύσεως δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας του, βαρύνουν το Δήμο Χάλκης.

9. Θέματα αναγόμενα στην εν γένει ασφάλεια των πτήσεων, στον περαιτέρω εξοπλισμό του ελικοδρομίου, στις εγκαταστάσεις του κλπ. ρυθμίζονται με απόφαση του

Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από σχετική εισήγηση της ΥΠΑ. Τροποποίηση στα φυσικά χαρακτηριστικά, στα οπτικά βοηθήματα και στον πάσης φύσεως εξοπλισμό θα πραγματοποιείται μετά από σύμφωνη γνώμη της ΥΠΑ.

10. Η απόφαση αυτή ανακαλείται ελεύθερα χωρίς καμία επιβάρυνση του Δημοσίου.

11. Σε περίπτωση ανάκλησης ή διακοπής της λειτουργίας του, ο Δήμος Χάλκης δεν μπορεί να μεταβάλει τη χρήση του χώρου χωρίς προηγούμενη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 29 Νοεμβρίου 2000

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ



Αριθ. ΥΠΑ/Δ3/Α/53295/9116 (3)

Άδεια Ίδρυσης και λειτουργίας ελικοδρομίου στη Νήσο Σέριφο.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Τις διατάξεις του κυρωτικού της Συνθήκης του Σικάγου Νόμου 211/1947 άρθρο 28.

β) Του Ν.Δ. 714/70 αρ.11 εδάφ. στ΄ (Α 238) «Περί ιδρύσεως ΔΕΜ και οργανώσεως ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 1340/83 αρ.2 (Α 35).

γ) Του Π. Δ. 56/89 αρ. 7 (Α΄ 28) «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

δ) Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 8168-OPS 611, Vol II του ICAO.

ε)Την Υπουργική Απόφαση της Δ 13/31915/ 1314/ 20.7.1998 Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σικάγου «Κανόνες Αέρος (Rules of the Air)» που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 861/Β/12.8.1998.

στ) Τα περιλαμβανόμενα στο ANNEX 14-Vol II «Heliports» second edition-July 1995 του ICAO.

ζ)Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 9261-AN/903 HELIPORT MANUAL Third edition- 1995 του ICAO.

η) Του Ν. 1815/88 (Α250) «περί Κύρωσης του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

θ) Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 (Α΄137) «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα» όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν.2081/92 (Α΄ 154) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Νο 2469/97 (Α΄138).

2. Την υπ’ αριθμ. 11/1995 Απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου Σερίφου με την οποία παραχωρείται η απαιτούμενη έκταση στην ΥΠΑ για την κατασκευή ελικοδρομίου στη θέση «Λειβαδερά» της Κοινότητας Σερίφου.

3. Το έγγραφο της ΥΠΑ/Δ3/Α/2810/282/18.1.1995 με το οποίο δόθηκε η καταλληλότητα χώρου για την κατασκευή ελικοδρομίου.

4. Την απόφαση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων/Δ/νση Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος/ΟΙΚ/ 475/5.2.1997, περί «έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του Ελικοδρομίου Σερίφου στη θέση Λειβαδερά».

5. Το με στοιχεία ΥΠΑ/Δ3/Α/23736/3939/23.5.2000 έγγραφο της ΥΠΑ με το οποίο αξιολογούνται τα αποτελέσματα της επιθεώρησης του ελικοδρομίου.

6. Το με αρ. Πρωτ. 1115/13.9.2000 έγγραφο του Επαρχείου Πάρου με το οποίο γνωστοποιήθηκε η αποκατάσταση των ελλείψεων.

7. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Την Ίδρυση και Λειτουργία ελικοδρομίου στη θέση «Λειβαδερά» της Νήσου Σερίφου, ευρισκόμενο στο κεντρικό τμήμα της νήσου, Βορειοδυτικά της Χώρας της Σερίφου το οποίο είναι κατάλληλο για χρήση από ελικόπτερα μεγίστου ολικού μήκους έως 18 μ. για πτήσεις εξ’ όψεως ημέρα και νύκτα, με τα κατωτέρω βασικά στοιχεία ελικοδρομίου:

Ι. Φυσικά Χαρακτηριστικά.

α) Περιοχή προσγείωσης - απογείωσης τετράγωνο πλευράς 27 μ., από σκυρόδεμα.

β) Ζώνη ασφαλείας πλάτους 4,5 μ., από σκυρόδεμα.

γ) Επίπεδα προσέγγισης κλίσης 8% σε αζιμούθιο 35° και 245° από το κέντρο του ελικοδρομίου ελεύθερα εμποδίων και σε απόσταση 1.500 μ. από το κέντρο του ελικοδρομίου.

δ) Υψόμετρο ελικοδρομίου : 459 μ. από Μ.Σ.Θ.

ε) Συντεταγμένες κέντρου ελικοδρομίου : 37° 09΄ 43΄΄ Β και 24° 29΄ 10΄΄ Α.

ΙΙ.- Οπτικά βοηθήματα.

α) Σήμανση ελικοδρομίου με το γράμμα (Η) λευκού χρώματος.

β) Περιμετρική σήμανση δαπέδου με λευκή γραμμή 0,30 μ.

γ) Περιμετρικός φωτισμός με 8 φωτιστικά σώματα σε κάθε πλευρά του τετραγώνου.

δ) Τέσσερις (4) δίδυμοι προβολείς διαχύσεως (floodlights) στις γωνίες του τετραγώνου με ενσωματωμένο φανό δαπέδου.

ε) Φωτιζόμενο ανεμούριο με τέσσερις (4) λαμπτήρες, πλευρικά των προσεγγίσεων και δίδυμο φανό εμποδίων.

ζ) Σύστημα οπτικού βοηθήματος ίχνους και κλίσεως καθόδου (Abbreviated Precision Approach Path Indicator-APAPI) γωνίας εγκατεστημένο στη νότια πλευρά του δαπέδου εκτός των επιπέδων των προσεγγίσεων. Τα δεδομένα λειτουργίας του οπτικού βοηθήματος APAPI καθώς και του από αέρος τηλεχειρισμού θα δοθούν σε επιχειρησιακή χρήση με νεότερη αεροναυτική αγγελία.

ΙΙΙ.- Λοιπός εξοπλισμός.

α) Τηλεχειρισμός αφής και σβέσης του περιμετρικού φωτισμού, του ανεμουρίου και του συστήματος APAPI.

β) Η ενεργοποίηση απ’ αέρος της συχνότητας περιορίζεται στα 5 NM/4000 ft.

γ) Μικρός οικίσκος αναμονής.

δ) Περίφραξη του χώρου και των εγκαταστάσεων.

IV. Πυρασφάλεια.

Η πυρασφάλεια του ελικοδρομίου αντιστοιχεί στην κατά ICAO κατηγορία πυρασφάλειας Η2 και περιλαμβάνει:

- Τριπλό Αντλητικό Πυροσβεστικό Συγκρότημα..
- Δίκτυο πυροσβεστικών φρεατίων.
- Τροχήλατο συγκρότημα παραγωγής υγραφρού.
- Παροχή ύδατος συνδεδεμένη με δεξαμενή χωρητικότητας $2m^3$ νερού.
- Τροχήλατο πυροσβεστήρα ξηράς κόνεως 50 kg.

2. Το ελικοδρόμιο ανήκει στην κυριότητα και χρήση της

Κοινότητας Σερίφου η οποία θα είναι υπεύθυνη για την συντήρηση, λειτουργία και πυροσβεστική κάλυψή του με εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους της. Η Κοινότητα Σερίφου θα ενημερώνει την ΥΠΑ για κάθε μεταβολή που η ίδια διαπιστώνει προκειμένου η ΥΠΑ να προβεί σε ενέργειες αρμοδιότητάς της.

3. Το ελικοδρόμιο θα χρησιμοποιείται κατόπιν αδείας του ιδιοκτήτου, ο οποίος θα ενεργοποιεί τις εγκαταστάσεις του (με παροχή ηλεκτρικού ρεύματος) μισή ώρα πριν την αναμενόμενη άφιξη ελικοπτέρου και θα απενεργοποιεί αυτές μισή ώρα μετά την αναχώρηση αυτού.

4. Οι πτήσεις προς και από το ελικοδρόμιο θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με:

• τις ισχύουσες διατάξεις των οικείων Νόμων, Διαταγμάτων, Κανονιστικών Αποφάσεων και Κανονισμών, διαδικασιών και οδηγιών της ΥΠΑ και τις ευθύνες των χειριστών των ελικοπτέρων που απορρέουν από αυτές.

• τις επιδόσεις και τους περιορισμούς του ελικοπτέρου ως προς τον τύπο και τα βάρη προσγείωσης - απογείωσης.

• τις εκάστοτε καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή.

5. Παράβαση των όρων και περιορισμών των από τις οικείες διατάξεις καθοριζομένων θεμάτων Αερολιμενικού, Τελωνειακού και Δασμολογικού ελέγχου. Δημόσιας Ασφάλειας, Εθνικής Άμυνας και Εναέριας Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε μη σύννομη χρησιμοποίηση του ελικοδρομίου, βαρύνει απευθείας τον ιδιοκτήτη ή τον χειριστή του ελικοπτέρου κατά περίπτωση.

6. Ειδικά μνημονεύεται η κατά νόμο απαγόρευση της απευθείας από και προς το εξωτερικό μετάβασης των ελικοπτέρων χωρίς προηγούμενη στάθμευση σε Διεθνή Αερολιμένα ή Αερολιμένα χαρακτηρισμένο ως Νομοθετημένο σημείο εισόδου - εξόδου.

7. Ο εν γένει έλεγχος επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου ανήκει στην αρμοδιότητα της ΥΠΑ η οποία θα ενημερώνει τους αεροναυτιλόμενους (έκδοση NOTAM) για κάθε μεταβολή της επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου σε σχέση με τα αναφερόμενα στην παρούσα.

8. Οι πάσης φύσεως δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας του, βαρύνουν την Κοινότητα Σερίφου.

9. θέματα αναγόμενα στην εν γένει ασφάλεια των πτήσεων, στον περαιτέρω εξοπλισμό του ελικοδρομίου, στις εγκαταστάσεις του κλπ. ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από σχετική εισήγηση της ΥΠΑ. Τροποποίηση στα φυσικά χαρακτηριστικά, στα οπτικά βοηθήματα και στον πάσης φύσεως εξοπλισμό θα πραγματοποιείται μετά από σύμφωνη γνώμη τηςΥΠΑ.

10. Η απόφαση αυτή ανακαλείται ελεύθερα χωρίς καμία επιβάρυνση του Δημοσίου.

11. Σε περίπτωση ανάκλησης ή διακοπής της λειτουργίας του, η Κοινότητα Σερίφου δεν μπορεί να μεταβάλει τη χρήση του χώρου χωρίς προηγούμενη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 29 Νοεμβρίου 2000

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

Αριθ. ΥΠΑ/Δ3/Α/53292/9113 (4)

Άδεια Ίδρυσης και Λειτουργίας κοινοτικού ελικοδρομίου στον Άγιο Ευστράτιο.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Τις διατάξεις του κυρωτικού της Συνθήκης του Σικάγου Νόμου 211/1947 άρθρο 28.

β) Του Ν.Δ. 714/70 αρ.11 εδάφ. στ΄ (Α238) «Περί ιδρύσεως ΔΕΜ και οργανώσεως ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 1340/83 αρ.2 (Α35).

γ)Του Π.Δ. 56/89 αρ. 7 (Α28) «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

δ) Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 8168-OPS 611, Vol II του ICAO.

ε)Την Υπουργική Απόφαση της Δ13/31915/1314/ 20.7.1998 Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σικάγου «Κανόνες Αέρος (Rules of the Air)» που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 861/Β/12.8.1998.

στ) Τα περιλαμβανόμενα στο ANNEX 14-Vol II «Heliports» second edition-July 1995 του ICAO.

ζ)Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 9261-AN/903 HELIPORT MANUAL Third edition- 1995 του ICAO.

η) Του Ν. 1815/88 (Α250) «περί Κύρωσης του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

θ) Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 (Α137) «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα» όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν.2081/92 (Α154) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Νο 2469/97 (Α138).

2. Την υπ' αριθμ. 20/97 απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου της Κοινότητας Αγ. Ευστρατίου με την οποία παραχωρείται στο Δημόσιο η απαιτούμενη έκταση στη θέση «Μύλοι» για την κατασκευή ελικοδρομίου.

3. Τα έγγραφα της ΥΠΑ με στοιχεία ΥΠΑ/Β1/Α/ 32401/4198/6.10.1987 με το οποίο δόθηκε η καταλληλότητα χώρου για την κατασκευή ελικοδρομίου και ΥΠΑ/Δ3/Α/42836/6426/20.10.1997 με το οποίο αναπροσαρμόσθηκαν τα επιχειρησιακά δεδομένα του ελικοδρομίου.

4. Την απόφαση της Νομαρχίας Λέσβου-Δνση Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος-Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος/8256/21.11.1997, «περί έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για την αποπεράτωση και λειτουργία του Ελικοδρομίου Αγίου Ευστρατίου».

5. Το με στοιχεία ΥΠΑ/Δ3/Α/23736/3939/23.5.2000 έγγραφο της ΥΠΑ με το οποίο αξιολογούνται τα αποτελέσματα της επιθεώρησης του ελικοδρομίου.

6. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1.- Την Ίδρυση και Λειτουργία Κοινοτικού ελικοδρομίου στη Νήσο Άγιο Ευστράτιο, στη θέση «Μύλοι», ευρισκόμενο σε απόσταση 500 μέτρων βόρεια της Κοινότητας του Αγίου Ευστρατίου, το οποίο είναι κατάλληλο για χρήση από ελικόπτερα μεγίστου ολικού μήκους έως 18 μ. για πτήσεις εξ' όψεως ημέρα και νύκτα, με τα κατωτέρω βασικά στοιχεία ελικοδρομίου:

Ι. Φυσικά ναρακτηριστικά.

α) Περιοχή προσγείωσης - απογείωσης τετράγωνο πλευράς 27 μ., από σκυρόδεμα.

β) Ζώνη ασφαλείας πλάτους 4,5 μ., από σκυρόδεμα.

γ) Επίπεδα προσέγγισης κλίσης 8% σε αζιμούθιο 017° και 197° από το κέντρο του ελικοδρομίου ελεύθερα εμποδίων και σε απόσταση 1500 μ. από το κέντρο του ελικοδρομίου.

δ) Υψόμετρο ελικοδρομίου: 49 μ. ή 160 πόδια από Μ.Σ.Θ.

ε) Συντεταγμένες κέντρου ελικοδρομίου: 39° 32΄ 29,2΄΄ Β και 24° 59΄ 30,4΄΄ Α

ΙΙ.» Οπτικά Βοηθήματα.

α) Σήμανση ελικοδρομίου με το γράμμα (Η) λευκού χρώματος.

β) Περιμετρική σήμανση δαπέδου με λευκή γραμμή 0,30 μ.

γ) Περιμετρικός φωτισμός με 8 φωτιστικά σώματα σε κάθε πλευρά του τετραγώνου.

δ) Τέσσερις (4) προβολείς διαχύσεως (floodlights) στις γωνίες του τετραγώνου με ενσωματωμένο φανό δαπέδου.

ε) Φωτιζόμενο ανεμούριο πλευρικά των προσεγγίσεων με τέσσερις (4) λαμπτήρες, και δίδυμο φανό εμποδίων.

στ) Οπτικό βοήθημα ίχνους και κλίσεως καθόδου (Heliport Approach Path Indicator-HAPI) εγκατεστημένου στη δυτική πλευρά του ελικοδρομίου εκτός προσεγγίσεων.

Τα δεδομένα λειτουργίας του οπτικού βοηθήματος ΗΑΡΙ θα δοθούν σε επιχειρησιακή χρήση με νεότερη αεροναυτική αγγελία.

ΙΙΙ. Λοιπός εξοπλισμός.

α) Τηλεχειρισμός αφής και σβέσης του περιμετρικού φωτισμού, του ανεμουρίου και του ΗΑΡΙ.

β) Η ενεργοποίηση απ' αέρος της συχνότητας περιορίζεται στα 5 ΝΜ/4000 ft.

γ) Μικρός οικίσκος αναμονής.

δ) Περίφραξη του χώρου και των εγκαταστάσεων.

IV.- Πυρασφάλεια.

Η πυρασφάλεια του ελικοδρομίου αντιστοιχεί στην κατά ICAO κατηγορία πυρασφάλειας Η2 και περιλαμβάνει:

• Τριπλό Αντλητικό Πυροσβεστικό Συγκρότημα.
• Δίκτυο πυροσβεστικών φρεατίων.
• Τροχήλατο συγκρότημα παραγωγής υγραφρού.
• Παροχή ύδατος συνδεδεμένη με δεξαμενή χωρητικότητας 2m³ νερού.
• Τροχήλατο πυροσβεστήρα ξηράς κόνεως 50 kg.

2. Το ελικοδρόμιο ανήκει στην κυριότητα και χρήση της Κοινότητας Αγ. Ευστρατίου η οποία θα είναι υπεύθυνη για την συντήρηση, λειτουργία και πυροσβεστική κάλυψή του με εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους του. Η Κοινότητα Αγ. Ευστρατίου θα ενημερώνει την ΥΠΑ για κάθε μεταβολή που η ίδια διαπιστώνει προκειμένου η ΥΠΑ να προβεί σε ενέργειες αρμοδιότητάς της.

3. Το ελικοδρόμιο θα χρησιμοποιείται κατόπιν αδείας του ιδιοκτήτου, ο οποίος θα ενεργοποιεί τις εγκαταστάσεις του (με παροχή ηλεκτρικού ρεύματος) μισή ώρα πριν την αναμενόμενη άφιξη ελικοπτέρου και θα απενεργοποιεί αυτές μισή ώρα μετά την αναχώρηση αυτού.

4. Οι πτήσεις προς και από το ελικοδρόμιο θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με:

• Τις ισχύουσες διατάξεις των οικείων Νόμων, Διαταγμάτων, Κανονιστικών Αποφάσεων και Κανονισμών, διαδικασιών και οδηγιών της ΥΠΑ και τις ευθύνες των χειριστών των ελικοπτέρων που απορρέουν από αυτές.
• Τις επιδόσεις και τους περιορισμούς του ελικοπτέρου ως προς τον τύπο και τα βάρη προσγείωσης - απογείωσης.
• Τις εκάστοτε καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή.

5. Παράβαση των όρων και περιορισμών των, από τις οικείες διατάξεις καθοριζομένων θεμάτων Αερολιμενικού, Τελωνειακού και Δασμολογικού ελέγχου. Δημόσιας Ασφάλειας, Εθνικής Άμυνας και Εναέριας Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε μη σύννομη χρησιμοποίηση του ελικοδρομίου, βαρύνει απευθείας τον ιδιοκτήτη ή τον χειριστή του ελικοπτέρου κατά περίπτωση.

6. Ειδικά μνημονεύεται η κατά νόμο απαγόρευση της απευθείας από και προς το εξωτερικό μετάβασης των ελικοπτέρων χωρίς προηγούμενη στάθμευση σε Διεθνή Αερολιμένα ή Αερολιμένα χαρακτηρισμένο ως Νομοθετημένο σημείο εισόδου - εξόδου.

7. Ο εν γένει έλεγχος επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου ανήκει στην αρμοδιότητα της ΥΠΑ η οποία θα ενημερώνει τους αεροναυτιλόμενους (έκδοση ΝΟΤΑΜ) για κάθε μεταβολή της επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου σε σχέση με τα αναφερόμενα στην παρούσα.

8. Οι πάσης φύσεως δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας του, βαρύνουν την Κοινότητα Αγ. Ευστρατίου.

9. θέματα αναγόμενα στην εν γένει ασφάλεια των πτήσεων, στον περαιτέρω εξοπλισμό του ελικοδρομίου, στις εγκαταστάσεις του κλπ. ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από σχετική εισήγηση της ΥΠΑ. Τροποποίηση στα φυσικά χαρακτηριστικά, στα οπτικά βοηθήματα και στον πάσης φύσεως εξοπλισμό θα πραγματοποιείται μετά από σύμφωνη γνώμη τηςΥΠΑ.

10. Η απόφαση αυτή ανακαλείται ελεύθερα χωρίς καμία επιβάρυνση του Δημοσίου.

11. Σε περίπτωση ανάκλησης ή διακοπής της λειτουργίας του, η Κοινότητα Αγ. Ευστρατίου δεν μπορεί να μεταβάλει τη χρήση του χώρου χωρίς προηγούμενη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ΙΗ παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 29 Νοεμβρίου 2000

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ



Αριθ. ΥΠΑ/Δ3/Α/53298/9119 (5)

Άδεια Ίδρυσης και Λειτουργίας Δημοτικού ελικοδρομίου στη Νήσο Αμοργό.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Τις διατάξεις του κυρωτικού της Συνθήκης του Σικάγου Νόμου 211/1947 άρθρο 28.

β) Του Ν.Δ. 714/70 αρ.11 εδάφ. στ' (Α238) «Περί ιδρύσεως ΔΕΜ και οργανώσεως ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 1340/83 αρ.2 (Α35).

γ) Του Π. Δ. 56/89 αρ. 7 (Α28) «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

δ) Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 8168-OPS 611, Vol II του ICAO.

ε) Την Υπουργική Απόφαση της Δ13/31915/1314/ 20.7.1998 Παράρτημα (ANNEX) 2 της Σύμβασης του Σι-

κάγου «Κανόνες Αέρος (Rules of the Air)» που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 861/Β/12.8.1998.

στ) Τα περιλαμβανόμενα στο ANNEX 14-Vol II «Heliports» second edition-July 1995 του ICAO.

ζ)Τα περιλαμβανόμενα στο DOC 9261-AN/903 HELIPORT MANUAL Third edition- 1995 του ICAO.

η) Του Ν. 1815/88 (Α250) «περί Κύρωσης του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».

θ) Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 (Α137) «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα» όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α154) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Νο 2469/97 (Α138).

2. Το με αρ. πρωτ. 2192/26.9.2000 έγγραφο του Δήμου Αμοργού με το οποίο αναφέρεται ότι η έκταση στην οποία έχει κατασκευασθεί το ελικοδρόμιο είναι ιδιοκτησίας του Δήμου Αμοργού.

3. Τα έγγραφα της ΥΠΑ με στοιχεία ΥΠΑ/Β1/Α/34949/3769/17.10.1988 με το οποίο δόθηκε η καταλληλότητα χώρου για την κατασκευή του ελικοδρομίου και ΥΠΑ/Δ/3/Α/39570/5876/30.9.1997 με το οποίο αναπροσαρμόσθηκαν τα επιχειρησιακά δεδομένα του ελικοδρομίου.

4. Την απόφαση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Κυκλάδων - Δ/νση Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος - Τμήμα Έκδοσης Οικοδομικών Αδειών και Ελέγχου κατασκευών - 3236/5.6.2000, έγκριση μελέτης Περιβαλλοντικών Όρων του Ελικοδρομίου Αμοργού.

5. Το με στοιχεία ΥΠΑ/Δ3/Α/23736/3939/23.5.2000 έγγραφο της ΥΠΑ με το οποίο αξιολογούνται τα αποτελέσματα της επιθεώρησης του ελικοδρομίου.

6. Το με αρ. Πρωτ. 1592/17.7.2000 έγγραφο του Δήμου Αμοργού με το οποίο γνωστοποιήθηκε η αποκατάσταση των ελλείψεων.

7. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1.- Την Ίδρυση και Λειτουργία ελικοδρομίου στη Χώρα της Νήσου Αμοργού, ευρισκόμενο στις Νοτιοδυτικές παρυφές της Χώρας, το οποίο είναι κατάλληλο για χρήση από ελικόπτερα μεγίστου ολικού μήκους έως 18 μ. για πτήσεις εξ' όψεως ημέρα και νύκτα, με τα κατωτέρω βασικά στοιχεία ελικοδρομίου:

Ι. Φυσικά Υαρακτηριστικά.

α) Περιοχή προσγείωσης - απογείωσης κυκλική διαμέτρου 27 μ., από σκυρόδεμα.

β) Ζώνη ασφαλείας πλάτους 4,5 μ., από σκυρόδεμα.

γ) Επίπεδα προσέγγισης κλίσης 8% σε αζιμούθιο 005° και 180° από το κέντρο του ελικοδρομίου ελεύθερα εμποδίων και σε απόσταση 1500 μ. από το κέντρο του ελικοδρομίου.

δ) Υψόμετρο ελικοδρομίου: 303 μ. ή 994 πόδια από Μ.Σ.Θ.

ε) Συντεταγμένες κέντρου ελικοδρομίου : 36° 49΄ 58΄΄ Β και 25° 53΄ 40΄΄ Α

ΙΙ.- Οπτικά Βοηθήματα.

α) Σήμανση ελικοδρομίου με το γράμμα (Η) λευκού χρώματος.

β) Περιμετρική σήμανση δαπέδου με λευκή γραμμή 0,30 μ.

γ) Περιμετρικός φωτισμός με 16 φωτιστικά σώματα.

δ) Τέσσερις (4) προβολείς διαχύσεως (floodlights).

ε) Φωτιζόμενο ανεμούριο πλευρικά των προσεγγίσεων με τέσσερις (4) λαμπτήρες, και δίδυμο φανό εμποδίων.

στ) Σύστημα οπτικού βοηθήματος ίχνους και κλίσεως καθόδου (Abbreviated Precision Approach Path Indicator-APAPI) εγκατεστημένο στη δυτική πλευρά του δαπέδου και έξω τα αντίστοιχα επίπεδα των προσεγγίσεων. Τα δεδομένα λειτουργίας του οπτικού βοηθήματος APAPI θα δοθούν σε επιχειρησιακή χρήση με νεότερη αεροναυτική αγγελία.

ΙΙΙ.- Λοιπός εξοπλισμός.

α) Τηλεχειρισμός αφής και σβέσης του περιμετρικού φωτισμού, του ανεμουρίου και του συστήματος APAPI.

β) Η ενεργοποίηση απ' αέρος της συχνότητας περιορίζεται στα 5 NM / 4000 ft.

γ) Μικρός οικίσκος αναμονή ς.

δ) Περίφραξη του χώρου των εγκαταστάσεων.

IV. Πυρασφάλεια.

Η πυρασφάλεια του ελικοδρομίου αντιστοιχεί στην κατά ICAO κατηγορία πυρασφάλειας Η2 και περιλαμβάνει:

- Τριπλό Αντλητικό Πυροσβεστικό Συγκρότημα.
- Δίκτυο πυροσβεστικών φρεατίων.
- Τροχήλατο συγκρότημα παραγωγής υγραφρού.
- Παροχή ύδατος συνδεδεμένη με δεξαμενή χωρητικότητας 2m³ νερού.
- Τροχήλατο πυροσβεστήρα ξηράς κόνεως 50 kg.

2. Το ελικοδρόμιο ανήκει στην κυριότητα και χρήση του Δήμου Αμοργού ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για την συντήρηση, λειτουργία και πυροσβεστική κάλυψή του με εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους του. Ο Δήμος Αμοργού θα ενημερώνει την ΥΠΑ για κάθε μεταβολή που ο ίδιος διαπιστώνει προκειμένου η ΥΠΑ να προβεί σε ενέργειες αρμοδιότητάς της.

3. Το ελικοδρόμιο θα χρησιμοποιείται κατόπιν αδείας του ιδιοκτήτου, ο οποίος θα ενεργοποιεί τις εγκαταστάσεις του (με παροχή ηλεκτρικού ρεύματος) μισή ώρα πριν την αναμενόμενη άφιξη ελικοπτέρου και θα απενεργοποιεί αυτές μισή ώρα μετά την αναχώρηση αυτού.

4. Οι πτήσεις προς και από το ελικοδρόμιο θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με:

- Τις ισχύουσες διατάξεις των οικείων Νόμων, Διαταγμάτων, Κανονιστικών Αποφάσεων και Κανονισμών, διαδικασιών και οδηγιών της ΥΠΑ και τις ευθύνες των χειριστών των ελικοπτέρων που απορρέουν από αυτές.
- Τις επιδόσεις και τους περιορισμούς του ελικοπτέρου ως προς τον τύπο και τα βάρη προσγείωσης - απογείωσης.
- Τις εκάστοτε καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή.

5. Παράβαση των όρων και περιορισμών των, από τις οικείες διατάξεις καθοριζομένων θεμάτων Αερολιμενικού, Τελωνειακού και Δασμολογικού ελέγχου. Δημόσιας Ασφάλειας, Εθνικής Άμυνας και Εναέριας Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε μη σύννομη χρησιμοποίηση του ελικοδρομίου, βαρύνει απευθείας τον ιδιοκτήτη ή τον χειριστή του ελικοπτέρου κατά περίπτωση.

6. Ειδικά μνημονεύεται η κατά νόμο απαγόρευση της απευθείας από και προς το εξωτερικό μετάβασης των ελικοπτέρων χωρίς προηγούμενη στάθμευση σε Διεθνή Αερολιμένα ή Αερολιμένα χαρακτηρισμένο ως Νομοθετημένο σημείο εισόδου - εξόδου.

7. Ο εν γένει έλεγχος επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου ανήκει στην αρμοδιότητα της ΥΠΑ η οποία θα ενημερώνει τους αεροναυτιλόμενους (έκδοση NOTAM) για κάθε μεταβολή της επιχειρησιακής κατάστασης του ελικοδρομίου σε σχέση με τα αναφερόμενα στην παρούσα.

8. Οι πάσης φύσεως δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας του, βαρύνουν το Δήμο Αμοργού.

9. Θέματα αναγόμενα στην εν γένει ασφάλεια των πτήσεων, στον περαιτέρω εξοπλισμό του ελικοδρομίου, στις εγκαταστάσεις του κλπ. ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από σχετική εισήγηση της ΥΠΑ. Τροποποίηση στα φυσικά χαρακτηριστικά, στα οπτικά βοηθήματα και στον πάσης φύσεως εξοπλισμό θα πραγματοποιείται μετά από σύμφωνη γνώμη της ΥΠΑ.

10. Η απόφαση αυτή ανακαλείται ελεύθερα χωρίς καμία επιβάρυνση του Δημοσίου.

11. Σε περίπτωση ανάκλησης ή διακοπής της λειτουργίας του, ο Δήμος Αμοργού δεν μπορεί να μεταβάλει τη χρήση του χώρου χωρίς προηγούμενη απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

12. Η παρούσα αντικαθιστά την εκδοθείσα με το ΦΕΚ Β41/1.2.1991 απόφαση «περί έγκρισης ίδρυσης και λειτουργίας Κοινοτικού Ελικοδρομίου Αμοργού».

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 29 Νοεμβρίου 2000

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ